

# Osservatorio Socio Economico

Circondario Empolese Valdelsa

RAPPORTO CONGIUNTURALE

REPORT  
TRASPORTI E COMUNICAZIONI  
ANNO 2009



Con la collaborazione di

Ricerca effettuata con il contributo della Camera di Commercio di Firenze

Il report e l'elaborazione di tabelle e grafici è stata realizzata da Roberto Aiazzi (su incarico di ASEV) sulla base di fonti istituzionali (ISTAT, CERVED)  
Focus Group a cura di Stefano Bettini e Roberto Aiazzi

# INDICE

**PREMESSA GENERALE** **Pag. 5**

**PARTE PRIMA:**

Il Focus Group: esiti principali **Pag. 7**

**PARTE SECONDA:**

La demografia aziendale delle imprese del macro-settore  
"Trasporti e Comunicazioni" nel Circondario Empolese Valdelsa **Pag. 13**

**CONSIDERAZIONI FINALI** **Pag. 31**





## Premessa generale

Può apparire banale riaffermare la crescente importanza nell'economia contemporanea dei trasporti e delle comunicazioni, delle infrastrutture materiali ed immateriali. Vogliamo solo di sfuggita richiamare l'attenzione sulla logistica e sulle telecomunicazioni.

Un moderno ed efficiente "sistema" di trasporti ha sempre più bisogno di organizzare ed ottimizzare i flussi di merci e di informazioni: la logistica è una risposta in termini per l'appunto "sistemic" a questo bisogno. La logistica presuppone una infrastrutturazione materiale (ad es., gli interporti), ma non può fare a meno delle tecnologie informatiche per gestire al meglio i flussi di informazioni ed ottimizzare i tempi dei flussi medesimi.

Va da sé che un Sistema Locale, innervato da Distretti Industriali e da strutture economiche complesse, abbia bisogno della giusta combinazione di infrastrutture materiali ed immateriali nonché di aziende che sappiano operare nei nuovi contesti commerciali.

Il Circondario di Empoli rappresenta uno snodo importante nel sistema di trasporto regionale, collocandosi in posizione baricentrica fra l'A.M.F., le aree industrializzate del Medio Valdarno (Santa Croce e Pontedera), l'asse costiero (Pisa-Livorno), il Distretto Industriale di Poggibonsi, ed anche parte dell'area pistoiese.

Nel Circondario il mondo del trasporto non è solo importante dal punto di vista numerico (come si potrà constatare dalla lettura dell'Appendice), ma presenta anche una molteplicità di tipologie aziendali (od inter-aziendali), di cui si cerca di dare conto nell'Abrégé del Focus Group tenutosi a fine dicembre presso la sede della CNA di Empoli.

Pensiamo che possa risultare utile aver dedicato nel quadro dell'Osservatorio sulle Attività Economiche del Circondario un piccolo Report su questi essenziali campi di attività. Questa prima esperienza è da considerare una premessa a più estese e sofisticate indagini sul mondo dei trasporti e della logistica nei prossimi anni.

### Composizione del Report

Il *Report* sul macro-settore dei Trasporti nel Circondario di Empoli risulta composto di due parti: a) l'una, consistente in un *Focus Group* fra imprenditori operanti da anni in questo campo di attività; 2) l'altra, costituita da un'Appendice Statistica.

La parte del *Report* dedicata agli esiti del *Focus Group* è introdotta da un'apposita metodologica, nella quale si richiamano le finalità e le metodologie essenziali di questa pratica.

### Nota sull'Appendice Statistica

L'Appendice Statistica è stata realizzata grazie alle serie storiche della Camera di Commercio di Firenze, disponibili a partire dal 1° trimestre 2000.

Abbiamo rispettato la classificazione Ateco 2002, isolando ed analizzando la Sezione I ("Trasporti, magazzinaggio e Comunicazioni". Questa Sezione, in effetti, copre un'ampia varietà di campi di attività come si può facilmente comprendere, scorrendo l'apposito manuale dell'Istat.

La Divisione 60 comprende l'esteso campo dei trasporti terrestri in senso proprio, al cui interno si ritrovano distinzioni tipologiche sia per ciò che viene trasportato (persone e merci) sia per infrastruttura usata (strada – ferrovia). La Divisione 61 fa riferimento ai trasporti marittimi e per vie d'acqua, mentre la Divisione 62 è dedicata ai trasporti aerei.

Con la Divisione 63 si entra in campi diversi – anche se con essi inter-relati - dal trasporto inteso in senso proprio. Questa Divisione si chiama "Attività ausiliarie dei trasporti" ed al suo interno comprende una gamma ben variegata di attività: 1) la movimentazione delle merci ed il loro magazzinaggio; 2) la gestione delle infrastrutture di trasporto; 3) le agenzie di viaggio, i tour operators, l'assistenza turistica.



La Divisione 64 riguarda il sempre più importante campo delle Comunicazioni, che a loro volta conoscono non poche suddivisioni interne: dalle classiche attività postali alle telecomunicazioni (gestione di reti come la telefonia fissa e mobile, i programmi radio-televisivi, l'accesso ad Internet, ecc.).

Tenuto conto dei caratteri del Circondario, non si ritrova traccia nelle fonti delle Divisioni 61 e 62. Si registra, dunque, come in tante altre parti della provincia di Firenze o della regione toscana la netta prevalenza della Divisione 60, anche se nel corso del decennio studiato sono andate crescendo le imprese e le unità locali rientranti nelle Divisioni 63 e 64.



**PARTE PRIMA**  
**Il Focus Group: esiti principali**

## METODOLOGIA DEL FOCUS GROUP

Scopo del *focus group* è quello di approfondire e discutere criticamente alcune questioni strategiche (ai fini del buon esito dell'indagine) attraverso le dinamiche tipiche di una discussione di gruppo. Per questo motivo il *focus group* comporta una sua irriducibile diversità e specificità rispetto a quelli che sono i caratteri fondamentali riscontrabili nelle consuete interviste, scandite dalla dialettica fra chi pone le domande e chi fornisce le risposte. Proprio perché viene meno l'usuale relazione fra intervistatore e intervistato, il *focus group* come tecnica di rilevazione ha sia pregi che limiti. Su queste caratteristiche del *focus group* esiste un'ampia letteratura scientifica ed operativa, alla quale rimandiamo. Interessa, però, in questa sede sottolineare alcuni aspetti metodologici rilevanti così da consentire un corretto approccio alla lettura della trascrizione del focus group in questione ed esplicitare i motivi che ci hanno spinto ad impiegare questa tecnica nelle peculiari modalità a cui abbiamo fatto ricorso.

Il punto essenziale consisteva nel mettere in evidenza prospettive, opinioni ed eventuali idiosincrasie di un gruppo in qualche modo significativo di imprenditori artigiani, da molti anni impegnati nel campo dei trasporti e della logistica e, pertanto, ormai ben calati nelle dinamiche e nei problemi del settore. Questo gruppo di tre partecipanti al *focus group*, affiancati come detto da un funzionario CNA, buon conoscitore dei temi trattati, non è stato scelto in quanto rappresentativo di una "media", ma piuttosto riconoscendo a priori agli imprenditori invitati una peculiare capacità di partecipazione nell'ambito di una discussione sugli argomenti in gioco. In altre parole, i tre imprenditori invitati rimandano ad un cosiddetto campionamento a "scelta ragionata" piuttosto che ad un campionamento probabilistico e, sebbene possano da un punto di vista strettamente tecnico essere non del tutto rappresentativi dell'intero settore, sono stati scelti per garantire un dibattito quanto più stimolante possibile rispetto alle questioni poste.

In estrema sintesi, possiamo affermare che i tre partecipanti al *focus group* da una parte rappresentano aziende diverse per dimensione, ambiti di attività e capacità di cooperazione, dall'altra sono stati scelti con coscienza di causa in quanto imprenditori risaputamente aperti al dibattito e anche all'analisi critica delle questioni poste.

Mettere a confronto testimonianze legate ad esperienze diverse, ma accomunate da argomenti e problematiche simili viene di solito riconosciuto come il principale vantaggio di un *focus group* rispetto a forme più tradizionali di indagine come le interviste individuali (per quanto qualitative o poco strutturate queste ultime possano essere) ed è logicamente questo vantaggio che abbiamo ricercato anche in questo caso. Naturalmente gli interlocutori sono stati lasciati liberi di interagire, limitando al minimo gli interventi del moderatore.

Per sua propria natura un *focus group* elude domande chiuse, ma è aperto ad una dinamica complessa di interazione fra i partecipanti, i quali devono sentirsi liberi di esprimere le loro opinioni. Al moderatore (ruolo che in quest'occasione è stato svolto dal dott. Stefano Bettini) affrisce pertanto un compito di particolare responsabilità, visto che spetta a lui/lei invitare i partecipanti ad attenersi alle questioni di fondo, poste dalle domande, senza uscire troppo dal seminato. Il moderatore deve essere sempre presente e vigile, ma al tempo stesso deve evitare di interferire con la discussione in corso o di influenzare, incoraggiare o scoraggiare in qualche modo le opinioni espresse nel dibattito. I suoi interventi sono, pertanto, limitati a far sì che il *focus group* possa procedere senza ostacoli, impedendo divagazioni eccessive al di fuori dei temi in discussione e, qualora dovesse essercene bisogno, evitare forme di



prevaricazione da parte dei partecipanti più intraprendenti o loquaci nei confronti di quelli più timidi o, comunque, restii a prendere la parola. In altri termini, gli interventi del moderatore, al di là del compito essenziale di porre le domande, consistono esclusivamente nel richiamare “all’ordine” chi va troppo fuori tema e nell’arginare l’eventualità di un eccessivo ascendente di qualcuno dei partecipanti. Evidentemente, è difficile fornire una definizione rigorosa dei limiti di “impersonalità”, entro i quali il moderatore deve operare (altro tema sul quale esiste una poderosa letteratura); nel nostro caso, ci siamo limitati a quello che potremmo definire una ragionevole imparzialità da parte del moderatore e ad affiancare a quest’ultimo una collaboratrice (la dottoressa Cristiana Alderighi, funzionario del settore Trasporti di CNA Firenze), pronta a seguire le dinamiche del gruppo e l’andamento del *focus group*, pur senza intervenire nell’ambito della discussione in corso.

Questi appunti critici sul ruolo del moderatore (che riguardano problematiche presenti in generale in ogni *focus group*) consentono di introdurre anche un altro punto, che può essere visto come limite metodologico e che, pur essendo peculiare al *focus group* in questione, era purtroppo inevitabile.

Sarebbe buona regola di un *focus group*, infatti, che i partecipanti fossero fra loro estranei, persone che non si conoscano affatto, ma questa semplice prerogativa è pressoché impossibile, quando si fa riferimento ad un universo tutto sommato limitato come quello dei piccoli imprenditori operanti in un ambito geografico abbastanza delimitato (il Circondario di Empoli).



## Gli esiti dei Focus Group

Ai fini di questo Report si è ritenuto opportuno non operare una trascrizione completa del Focus Group, ma una sintesi degli interventi compiuti nel corso della discussione dai tre imprenditori del settore

### 1° interlocutore

**B. Trasporti:** L'azienda opera nel campo dei container. Ha subito un calo improvviso del volume d'affari a partire dall'ottobre 2008 (calo valutabile nell'ordine del 40%), mese che fa da spartiacque rispetto ai periodi precedenti. Questa fase negativa si è mantenuta tale per tutto il 2009 (perdita media di fatturato sul 2008, pari a -35%). Un po' meglio le cose sono andate a dicembre 2009, ma per questo mese si può usare l'espressione cautelativa "una rondine non fa primavera". A causa di tale andamento sfavorevole non si è proceduto a nessun investimento nel 2009, né si prevede di farne nel 2010. L'impresa è tagliata fuori dal mercato, se non c'è una ripresa su scala europea in alcuni settori specializzati in alta tecnologia. Una discreta ripresa vi è stata, ma nei paesi emergenti e non in Europa. Nel biennio 2008-2009, è venuto a mancare l'accesso al credito. Per l'occupazione si è usufruito dei vari ammortizzatori messi a disposizione dalle normative italiane. Nel 2009 si è fatturato 27 milioni di euro, ma siamo di fronte, come detto sopra, ad un calo e ad un ridimensionamento sensibili. La crisi globale ha investito anche grossi committenti (ad es., compagnie marittime che hanno grandi volumi d'affari, anche di centinaia di milioni di euro).

### 2° interlocutore:

**T.S.:** Fa parte di un consorzio formato da molte piccole aziende. Il fatturato totale del consorzio è stato nel 2009 buono: 15% in più rispetto al 2008. Ma le singole aziende hanno lavorato meno, perché sono aumentati i chilometri "a vuoto". In altre parole, il bilancio in termini di conto economico è buono, ma il quadro d'insieme non va bene. Il lavoro c'è; è stato ampliato il parco macchine (ora sono 28) e vi è il bisogno di ampliarlo ancora, ma vi sono resistenze a farlo per una comprensibile prudenza. Problema chiave emerso nel 2009: le riscossioni sono peggiorate e credo che il quadro peggiorerà ancora nel 2010. Nel nuovo anno dovremmo rinunciare magari a dei clienti. I dipendenti del consorzio in quanto tale sono solo 3. Nel 2009 non sono stati fatti investimenti.

### 3° interlocutore

**M.S.** L'azienda effettua un servizio di autotrasporto in autosilos su tutto il territorio nazionale per imprese manifatturiere ed in particolare per l'industria agro-alimentare. Il fatturato è cresciuto nel 2008 fino a ottobre; poi, è crollato nel periodo che va da novembre 2008 a marzo 2009. In seguito, vi è stata una leggera ripresa e a partire da settembre/ottobre 2009 si sono visti ulteriori segnali positivi.

Avevamo fatto investimenti considerevoli nella prima parte del 2008; nel 2009 l'impresa ha deciso di "stare completamente ferma" e anche per il 2010 non sono previsti nuovi investimenti. Per il 2010 regna una grande incertezza, anche perché la committenza stessa non sa prevedere niente di preciso.

L'azienda lavora con alcune multinazionali, che teoricamente dovrebbero avere uno scenario di riferimento piuttosto ampio.

Come occupazione si è ridotto nel 2009 l'organico di 3 unità (da 30 a 27). Si è utilizzata la sovvenzione teorica del 40-45%, arrivando ad utilizzarla nell'ordine del 25%. Sui pagamenti non ci sono grossi problemi per quel che riguarda la capacità d'incasso, anche se innegabilmente tendono ad allungarsi i tempi (fino a 30 giorni ed anche oltre). Quest'affermazione vale in particolare con le scadenze di ottobre, ma forse questo fenomeno è dovuto al fatto che i committenti dovevano presentare i bilanci semestrali.



## Articolazione per temi

### Tema 1 andamento delle tariffe

Sarà difficile poter rialzare a breve le tariffe dopo i ribassi che ci sono stati nel 2009. Sarà un processo molto graduale che richiederà tempo e richiederà una ripresa economica generalizzata e consistente. T.S. dice che le aziende del Consorzio hanno ribassato le tariffe solo del 2%, ma che ci sono stati casi di riduzioni anche del 20-30%, M.B. sostiene che molte imprese multinazionali hanno chiesto sconti del 3% su tutto il fatturato 2009 per permettere all'azienda di fare fronte agli investimenti nel 2010.

D'altra parte, la committenza quando ha trovato difficoltà nell'accesso al credito si è rifatta sui destinatari delle commesse, chiedendo sconti e dilazionando i pagamenti.

### Tema 2: I controlli in materia fiscale e previdenziale.

L'azienda strutturata, ovvero l'azienda di medie o medio-piccole dimensioni, è stata ed è nel mirino dei controlli (finanza, ispettorato del lavoro), mentre l'azienda piccola o piccolissima (con dotazioni medie di 3/4/5/6 vettori) o non la trovano o non succede nulla. Ed è proprio in questa fascia che si possono trovare casi di autisti che non rispettano (o sono costretti a non rispettare) alcun limite nell'orario di lavoro.

### Tema 3: La concorrenza sleale.

Ci sono le regole da rispettare. I livelli istituzionali affermano spesso che in Toscana è "tutto a posto" quanto a rispetto delle regole. Non si capisce, però, perché gli appalti vengono spesso vinti da imprese esterne alla regione. Inoltre, ci sono non pochi autisti stranieri che fanno viaggi che non potrebbero fare. Ad es., vi sono casi di autotrasportatori che vengono dalla Romania, scaricano in Sicilia, ma mentre sono in Italia svolgono un lavoro su percorsi interni sottocosto (anche del 40%) ed al tempo stesso non rispettano minimamente i limiti di orario: portano, ad es., la frutta sotto costo al grande mercato orto-frutticolo di Napoli, cosa impossibile se si rispettassero le 8 ore di guida ammesse per legge.

### Tema 4: L'accesso al credito.

il non accesso al credito o le difficoltà di accesso compromettono la possibilità di cogliere al meglio gli accenni di ripresa economica. Nel periodo in cui ha imperversato la crisi globale e le aziende erano in grandi difficoltà, l'accesso al credito è stato molto difficile, quasi impossibile.

### Tema 5: infrastrutture.

La Toscana ha una storica carenza infrastrutturale. Certo, sono stati avviati progetti importanti (ad es. gli interventi per far funzionare al meglio l'interporto Amerigo Vespucci di Guasticce, rendendo navigabile il canale scolmatore dal porto di Livorno all'interporto stesso, e mettendo a punto il treno navetta da Livorno a Vicarello). Vi sono e vi saranno grossi problemi per andare ad es. nel Lazio fin quando non sarà completato il raddoppio della Siena-Grosseto e non sarà realizzato il tratto autostradale tirrenico fra Rosignano e Civitavecchia. Vi è, poi, il problema della sicurezza delle strade (specialmente sull'importantissima Strada Regionale 429); a proposito di quest'arteria, lo "stato dell'arte" non è certo consolante: vi sono alcuni lotti in costruzione (collegamento con Certaldo); per altri lotti si prevede la conclusione per il 2010 o per il 2011. In materia di infrastrutture, incombe sempre il problema di procedure farraginose che fanno perdere tempo.

Rimane aperto il dibattito sulla FI-PI-LI, i cui pregi sono certo molti a partire da quello di far conoscere il territorio, ma che presenta mille difetti. Il dibattito, in particolare, verte sulla



questione di metterla a pagamento: quest'ipotesi potrebbe anche esser vista favorevolmente, se portasse con sé un rinnovamento reale di una strada "nata vecchia" e sempre soggetta ai soliti inconvenienti (tratti chiusi, file, ecc.). Meglio pagare se la si può rendere migliore e più importante. Per il Circondario resta assai importante l'obiettivo di potenziare la FI-PI-LI, "strada di grande comunicazione", che collega l'A.M.F., il Medio Valdarno e l'asse costiero Pisa-Livorno.

La questione dell'aeroporto di Pisa: è un'infrastruttura da sostenere come principale scalo toscano.

Sarebbe, poi, importante creare un collegamento viario Empoli-Pistoia (al momento è inevitabile passare da FI Nord).

Altra questione strategica è quella della sosta per i vettori: la sosta è assai difficoltosa sulla FI-PI-LI e praticamente lo è ovunque fuori dalla S.G.C.. Eppure ci sono regole precise che regolamentano le soste, ma mancano gli spazi adatti (esempi positivi riguardo a tali infrastrutture si possono ritrovare nel Nord-Est, ma di esse vi è una forte carenza in tutta la Toscana). Per queste opere però mancano i finanziamenti.

#### Tema 6: La questione dell'aggregazione inter-aziendale

Manca la volontà e capacità di raggrupparsi e per questo non siamo competitivi con paesi come la Germania o l'Olanda. Le nostre realtà, anche quelle meglio strutturate, se confrontate all'Europa sono molto spesso piccole. Bisognerebbe spendere per la formazione. Il raggruppamento può fare paura; bisognerebbe incentivare una formazione che superi lo stato attuale delle cose.

#### Specificazione di M.B.

Vanno formati i dipendenti per far loro migliorare le prestazioni lavorative ed anzi per aprir loro nuove opportunità. Devono esser denunciate le aziende che non sono in regola e praticano la concorrenza sleale.

La formazione non deve riguardare solo i dipendenti, ma anche chi sta dietro la scrivania e gli stessi imprenditori. Non serve o meglio serve sempre meno il ragioniere che fa i bilanci; ci vorrebbero dei consulenti aziendali che mettano le aziende sulla strada giusta. Un raggruppamento possibile di aziende potrebbe essere in qualche modo indirizzato da tali "nuove" figure. Nella realtà, invece, mancano analisi dei costi reali: molte aziende non riescono a capire quanto costa effettivamente andare da qui a Livorno. Siamo di fronte ad esempi deleteri come i professori di economia e commercio, che poi si ritrovano a avere nelle loro sedi "buchi" tali da dover vendere gli immobili. Bisogna puntare sulle persone giuste!



## **PARTE SECONDA**

### **La demografia aziendale delle imprese di Trasporti nel Circondario di Empoli (1° trimestre 2000 - 2° trimestre 2009)**

## Premessa

In questa Appendice sono presentati i risultati di una classica analisi di “demografia aziendale”, dedicata alle imprese del macro-settore dei Trasporti nel territorio afferente al Circondario di Empoli (11 Comuni del Medio Valdarno). L’analisi copre un periodo quasi decennale (38 trimestri, precisamente) ovvero si distende su un arco temporale considerato in letteratura medio-lungo. La fonte su cui sono stati svolti i calcoli sono le belle serie storiche della Camera di Commercio di Firenze e precisamente quelle che coprono il periodo compreso fra il 1° trimestre 2000 ed il 2° trimestre 2009.

Seguendo la classificazione Istat, l’ampio settore denominato “Trasporti e Comunicazione” (Sezione I) si articola in 5 Divisioni (60, 61, 62, 63, 64).

<b>La Divisione 60 comprende il trasporto di persone e merci via terra, compreso il trasporto dovuto all’infrastruttura ferroviaria.</b>
<b>La Divisione 61 comprende il trasporto di persone e merci via acqua.</b>
<b>La Divisione 62 comprende il trasporto di persone e merci via aria.</b>
<b>La Divisione 63 comprende le attività ausiliarie dei trasporti in senso stretto comprende sia le attività di movimentazione che quelle di magazzinaggio delle merci. E comprende anche le attività delle agenzie di viaggio e degli operatori turistici.</b>
<b>La Divisione 64 comprende poste (o similari) e telecomunicazioni (corrieri postali, gestione di reti di telefonia fissa e mobile, gestione reti televisive, ecc.)</b>

L’analisi sarà condotta rispetto a due grandi variabili: le imprese attive e le unità locali delle imprese attive.

Per le imprese sarà svolta un’analisi differenziata, separando il livello generale dalla parte relativa al settore artigiano.

## Le imprese

La fonte camerale distingue fra imprese registrate ed imprese attive. Ai fini di un calcolo che faccia riferimento alla reale strutturazione del macro-settore, si prendono, naturalmente, in esame solo le “sedi attive”.

Per non appesantire in maniera insopportabile il carico dei calcoli, si è operato soltanto sui totali relativi all’intero Circondario, evitando disaggregazioni di scala comunale. I valori del Circondario sono stati, in alcuni casi, messi a confronto con quelli dell’intera provincia di Firenze.

Rispetto all’intera Sezione I (Trasporti e Comunicazioni), l’attenzione analitica è caduta sulle sole Divisioni 60 (trasporti terrestri) e 63 (attività ausiliarie dei trasporti).

La presentazione sarà articolata in tabelle e grafici. Saranno riportati di seguito i valori assoluti trimestre per trimestre, i numeri indice, i pesi percentuali della composizione per ciascun trimestre.

Nell’elaborazione dei grafici, in qualche caso, sono rappresentate le medie mobili o le rette di tendenza.

## Le Unità Locali

Oltre alle imprese, la fonte camerale mette a disposizione i dati relativi alle unità locali ubicate nel Circondario di Empoli. Quest’indicatore, in linea teorica, può far riferimento ad unità locali che fanno capo ad imprese aventi la “sede attiva” al di fuori del Circondario stesso. Ma, l’esperienza in ricerche di questa natura mostra che si tratta di un numero limitato di casi: vi è una buona sovrapposizione fra imprese ed unità locali.

Naturalmente, vi possono essere campi di attività dove quest’affermazione è meno stringente: ad es., nel campo degli istituti di credito, dove si fa riferimento all’ubicazione “casa madre”, può sussistere uno scarto sensibile – a livello di SEL e di Comuni - fra i dati relativi alle imprese (scarsa numerosità) e dati relativi alle unità locali (buona numerosità). Nel caso della Sezione Istat I quale si configura per il Circondario di Empoli, una situazione di questo genere si può trovare per la Divisione 64 (“Comunicazioni”) e precisamente per le voci attinenti ai servizi postali.

Per le imprese iscritte all’Albo delle Ditte Artigiane è stata costruita una sezione a parte.



# PROSPETTO 1.a

## CIRCONDARIO DI EMPOLI

(1° trimestre 2000 – 2° trimestre 2009)  
Dinamica delle imprese per Divisioni (valori assoluti)

	60	63	64	TOTALE
1° 2000	468	43	7	518
2° 2000	471	41	7	519
3° 2000	471	40	7	518
4° 2000	475	43	10	528
1° 2001	486	45	10	541
2° 2001	481	49	9	539
3° 2001	488	52	10	550
4° 2001	493	51	10	554
1° 2002	496	53	11	560
2° 2002	505	53	12	570
3° 2002	499	53	12	564
4° 2002	497	53	14	564
1° 2003	486	55	10	551
2° 2003	488	54	11	553
3° 2003	489	54	11	554
4° 2003	485	54	11	550
1° 2004	473	58	13	544
2° 2004	475	58	15	548
3° 2004	471	59	27	557
4° 2004	474	61	28	563
1° 2005	472	59	30	561
2° 2005	466	57	33	556
3° 2005	470	58	31	559
4° 2005	474	56	39	569
1° 2006	467	55	38	560
2° 2006	466	54	39	559
3° 2006	462	55	39	556
4° 2006	465	55	40	560
1° 2007	451	57	40	548
2° 2007	449	57	40	546
3° 2007	448	58	41	547
4° 2007	449	59	43	551
1° 2008	449	62	46	557
2° 2008	444	64	46	554
3° 2008	441	72	47	560
4° 2008	437	74	51	562
1° 2009	430	73	52	555
2° 2009	432	74	49	555



## PROSPETTO 1.B

### CIRCONDARIO DI EMPOLI

(1° trimestre 2000 – 2° trimestre 2009)  
Dinamica delle imprese per Divisioni (numeri indice)

	60	63	64	TOTALE
1	100,00	100,00	100,00	100,00
2	100,64	95,35	100,00	100,19
3	100,64	93,02	100,00	100,00
4	101,50	100,00	142,86	101,93
5	103,85	104,65	142,86	104,44
6	102,78	113,95	128,57	104,05
7	104,27	120,93	142,86	106,18
8	105,34	118,60	142,86	106,95
9	105,98	123,26	157,14	108,11
10	107,91	123,26	171,43	110,04
11	106,62	123,26	171,43	108,88
12	106,20	123,26	200,00	108,88
13	103,85	127,91	142,86	106,37
14	104,27	125,58	157,14	106,76
15	104,49	125,58	157,14	106,95
16	103,63	125,58	157,14	106,18
17	101,07	134,88	185,71	105,02
18	101,50	134,88	214,29	105,79
19	100,64	137,21	385,71	107,53
20	101,28	141,86	400,00	108,69
21	100,85	137,21	428,57	108,30
22	99,57	132,56	471,43	107,34
23	100,43	134,88	442,86	107,92
24	101,28	130,23	557,14	109,85
25	99,79	127,91	542,86	108,11
26	99,57	125,58	557,14	107,92
27	98,72	127,91	557,14	107,34
28	99,36	127,91	571,43	108,11
29	96,37	132,56	571,43	105,79
30	95,94	132,56	571,43	105,41
31	95,73	134,88	585,71	105,60
32	95,94	137,21	614,29	106,37
33	95,94	144,19	657,14	107,53
34	94,87	148,84	657,14	106,95
35	94,23	167,44	671,43	108,11
36	93,38	172,09	728,57	108,49
37	91,88	169,77	742,86	107,14
38	92,31	172,09	700,00	107,14



# PROSPETTO 1.C

## CIRCONDARIO DI EMPOLI

(1° trimestre 2000 – 2° trimestre 2009)

Ripartizione dei pesi % per Divisione (tipologia di attività)

	60	63	64	TOTALE
1	90,35	8,30	1,35	100,00
2	90,75	7,90	1,35	100,00
3	90,93	7,72	1,35	100,00
4	89,96	8,14	1,89	100,00
5	89,83	8,32	1,85	100,00
6	89,24	9,09	1,67	100,00
7	88,73	9,45	1,82	100,00
8	88,99	9,21	1,81	100,00
9	88,57	9,46	1,96	100,00
10	88,60	9,30	2,11	100,00
11	88,48	9,40	2,13	100,00
12	88,12	9,40	2,48	100,00
13	88,20	9,98	1,81	100,00
14	88,25	9,76	1,99	100,00
15	88,27	9,75	1,99	100,00
16	88,18	9,82	2,00	100,00
17	86,95	10,66	2,39	100,00
18	86,68	10,58	2,74	100,00
19	84,56	10,59	4,85	100,00
20	84,19	10,83	4,97	100,00
21	84,14	10,52	5,35	100,00
22	83,81	10,25	5,94	100,00
23	84,08	10,38	5,55	100,00
24	83,30	9,84	6,85	100,00
25	83,39	9,82	6,79	100,00
26	83,36	9,66	6,98	100,00
27	83,09	9,89	7,01	100,00
28	83,04	9,82	7,14	100,00
29	82,30	10,40	7,30	100,00
30	82,23	10,44	7,33	100,00
31	81,90	10,60	7,50	100,00
32	81,49	10,71	7,80	100,00
33	80,61	11,13	8,26	100,00
34	80,14	11,55	8,30	100,00
35	78,75	12,86	8,39	100,00
36	77,76	13,17	9,07	100,00
37	77,48	13,15	9,37	100,00
38	77,84	13,33	8,83	100,00



Grafico 1.1

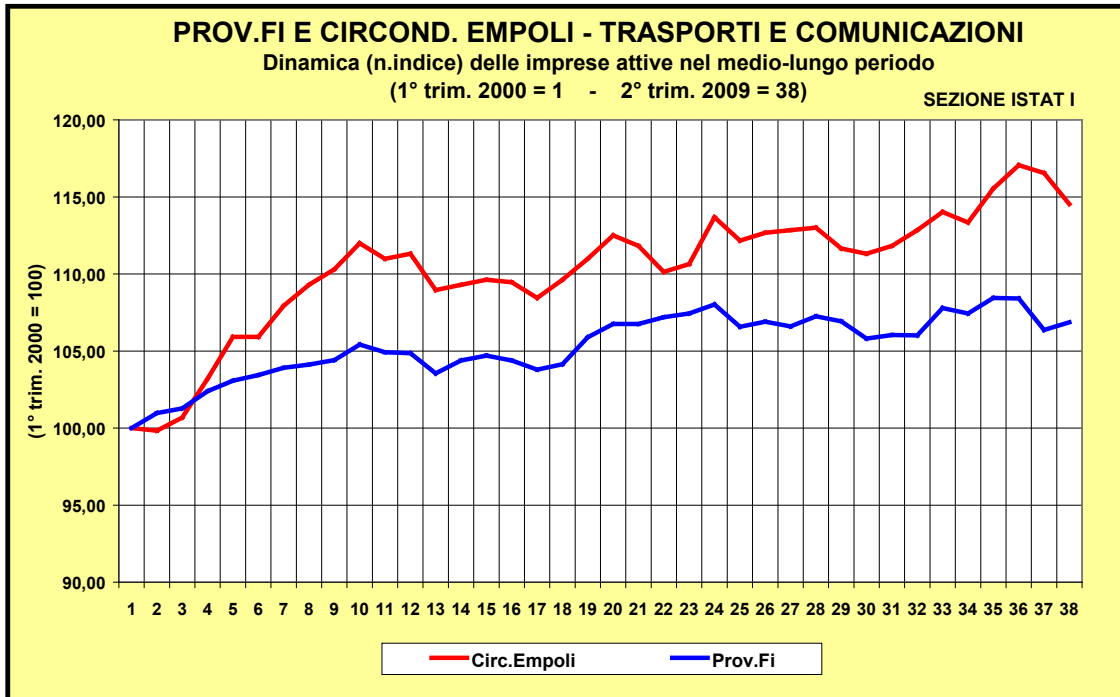


Grafico 1.2

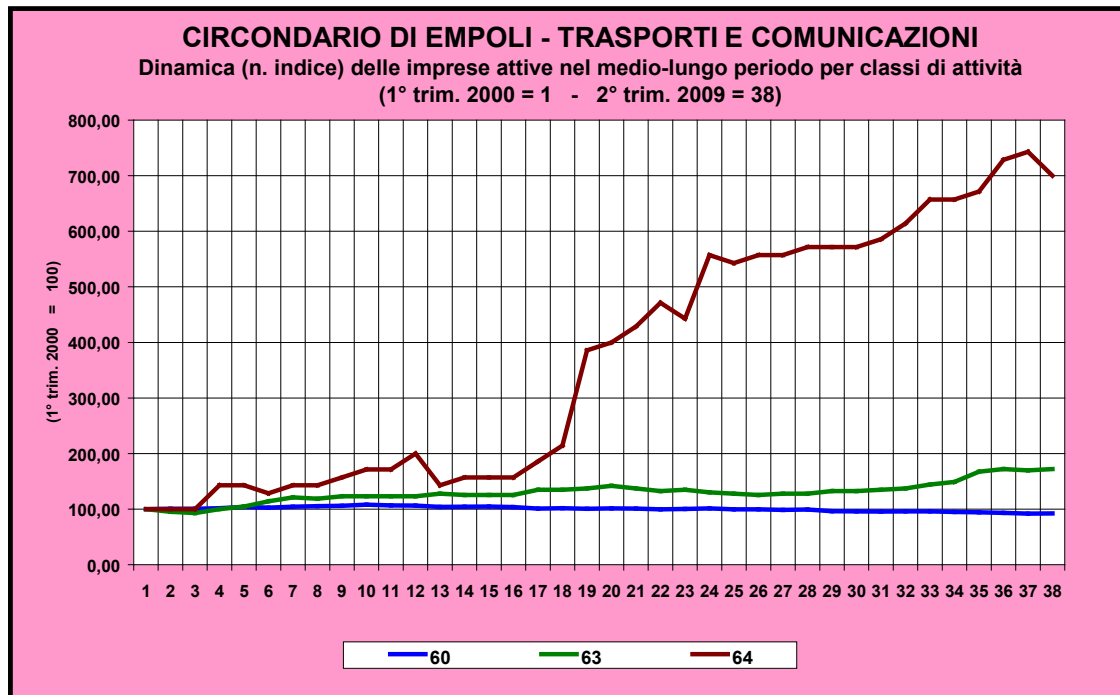


Grafico 1.3

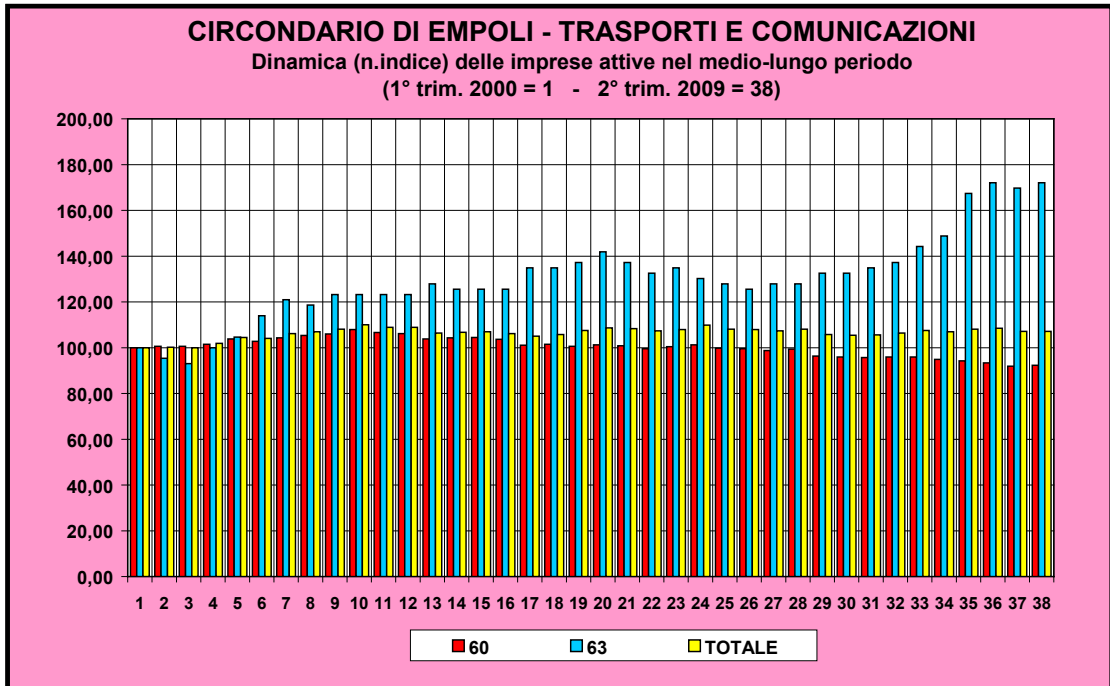
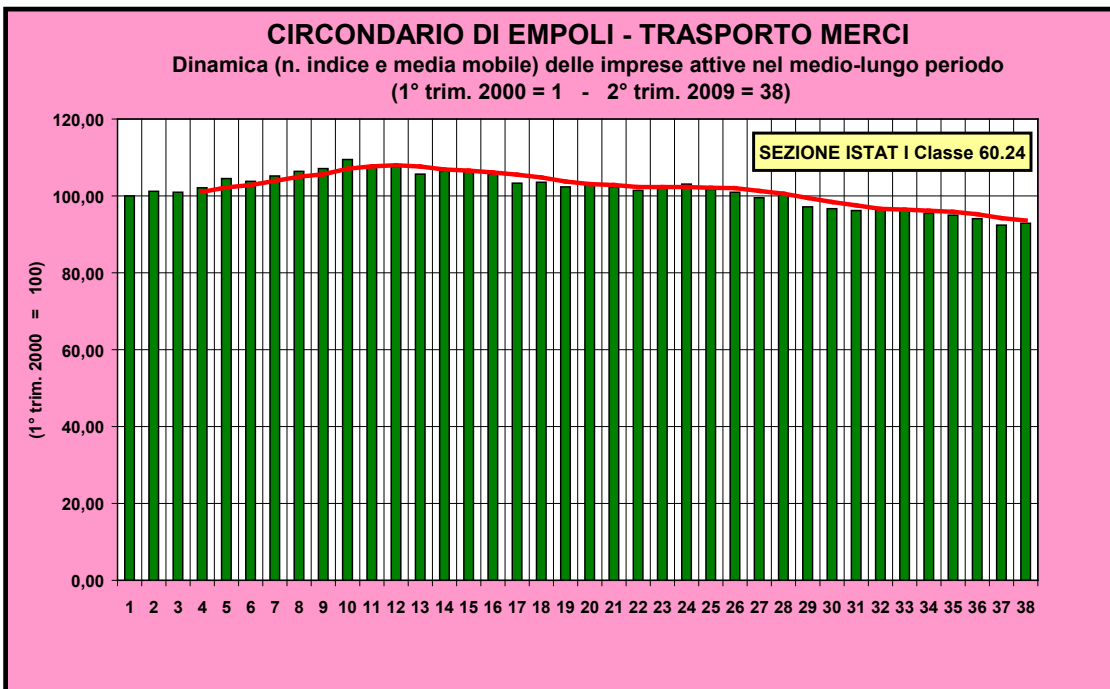


Grafico 1.4



## Commento

Il primo grafico mette in chiara evidenza, per quel che concerne l'intero macro-settore, il maggior dinamismo, nel medio-lungo periodo considerato (1° trimestre 2000-2° trimestre 2009), del Circondario di Empoli (+14,53%) rispetto all'intera circoscrizione provinciale (+6,87%).

La tecnica dei numeri indice (posto il valore del 1° trimestre 2000 pari a 100), per quel che riguarda la dinamica dei settori, fa risaltare la notevolissima distanza che separa la Divisione 64 (Comunicazioni), rispetto alle altre partizioni: +600,00% contro +72,09% delle Attività Ausiliarie dei Trasporti, mentre i Trasporti in senso proprio hanno conosciuto una flessione (-7,69%). Sulla "eccezionale" (in termini relativi, soprattutto) crescita del settore delle Comunicazioni (Divisione Istat 64) va ricordata la crescente importanza delle reti di trasmissione della telefonia fissa e soprattutto mobile nonché delle reti di trasmissione dei programmi televisivi ed ancora dei fornitori di accesso ad Internet.

Se escludiamo, dunque, l'andamento "anomalo" delle Comunicazioni, limitando l'attenzione alle Divisioni 60 (trasporti in senso lato) e 63 (attività ausiliarie dei trasporti), ci si accorge facilmente che sono quest'ultime (movimentazione merci, magazzinaggio, agenzie di viaggio, tour operators, ecc.) a sopravanzare l'altra partizione, che nel corso del periodo considerato perde terreno in misura significativa.

Infine, l'ultimo grafico, dedicato specificamente al Trasporto Merci, che costituisce da solo il grosso dell'intera Sezione I (classe 60.24), rende ragione, per la sua numerosità, della flessione conosciuta dalla Divisione 60: la caduta di questa classe Istat risulta, infatti, pari a -7,11%. A ben guardare il grafico, ci si accorge che nel biennio 2000-2001 (o meglio ancora dal 1° trimestre 2000 fino al 2° trimestre del 2002), l'andamento dell'indicatore ha mostrato un andamento positivo ovvero una leggera crescita (+9,48%). A partire, però, dal 3° trimestre comincia una ininterrotta discesa, che assume un segno negativo nel 1° trimestre 2007, quando il valore dell'indice scende a 97,16.



# Le Unità Locali

## PROSPETTO 2.A CIRCONDARIO DI EMPOLI)

(1° trimestre 2000 – 2° trimestre 2009)

Dinamica delle Unità Locali per Divisione (valori assoluti)

	60	63	64	TOTALE
1° 2000	502	82	8	592
2° 2000	503	80	8	591
3° 2000	508	80	8	596
4° 2000	514	86	11	611
1° 2001	525	91	11	627
2° 2001	521	96	10	627
3° 2001	527	101	11	639
4° 2001	535	101	11	647
1° 2002	538	103	12	653
2° 2002	549	101	13	663
3° 2002	544	100	13	657
4° 2002	542	102	15	659
1° 2003	533	101	11	645
2° 2003	535	100	12	647
3° 2003	538	99	12	649
4° 2003	535	98	15	648
1° 2004	522	101	19	642
2° 2004	527	101	21	649
3° 2004	525	98	34	657
4° 2004	528	102	36	666
1° 2005	528	97	37	662
2° 2005	521	93	38	652
3° 2005	525	94	36	655
4° 2005	533	96	44	673
1° 2006	524	96	44	664
2° 2006	524	96	47	667
3° 2006	521	98	49	668
4° 2006	523	97	49	669
1° 2007	510	100	51	661
2° 2007	507	101	51	659
3° 2007	505	104	53	662
4° 2007	508	106	54	668
1° 2008	507	111	57	675
2° 2008	502	112	57	671
3° 2008	501	122	61	684
4° 2008	496	131	66	693
1° 2009	492	131	67	690
2° 2009	484	129	65	678



## PROSPETTO 2.b

### CIRCONDARIO DI EMPOLI

(1° trimestre 2000 – 2° trimestre 2009)  
Dinamica delle Unità Locali per Divisione (numeri indice)

	60	63	64	TOTALE
1	100,00	100,00	100,00	100,00
2	100,20	97,56	100,00	99,83
3	101,20	97,56	100,00	100,68
4	102,39	104,88	137,50	103,21
5	104,58	110,98	137,50	105,91
6	103,78	117,07	125,00	105,91
7	104,98	123,17	137,50	107,94
8	106,57	123,17	137,50	109,29
9	107,17	125,61	150,00	110,30
10	109,36	123,17	162,50	111,99
11	108,37	121,95	162,50	110,98
12	107,97	124,39	187,50	111,32
13	106,18	123,17	137,50	108,95
14	106,57	121,95	150,00	109,29
15	107,17	120,73	150,00	109,63
16	106,57	119,51	187,50	109,46
17	103,98	123,17	237,50	108,45
18	104,98	123,17	262,50	109,63
19	104,58	119,51	425,00	110,98
20	105,18	124,39	450,00	112,50
21	105,18	118,29	462,50	111,82
22	103,78	113,41	475,00	110,14
23	104,58	114,63	450,00	110,64
24	106,18	117,07	550,00	113,68
25	104,38	117,07	550,00	112,16
26	104,38	117,07	587,50	112,67
27	103,78	119,51	612,50	112,84
28	104,18	118,29	612,50	113,01
29	101,59	121,95	637,50	111,66
30	101,00	123,17	637,50	111,32
31	100,60	126,83	662,50	111,82
32	101,20	129,27	675,00	112,84
33	101,00	135,37	712,50	114,02
34	100,00	136,59	712,50	113,34
35	99,80	148,78	762,50	115,54
36	98,80	159,76	825,00	117,06
37	98,01	159,76	837,50	116,55
38	96,41	157,32	812,50	114,53



## PROSPETTO 2.c CIRCONDARIO DI EMPOLI

(1° trimestre 2000 – 2° trimestre 2009)

**Unità Locali**  
**Ripartizione dei pesi % per Divisione (tipologia di attività)**

	60	63	64	TOTALE
1	84,80	13,85	1,35	100,00
2	85,11	13,54	1,35	100,00
3	85,23	13,42	1,34	100,00
4	84,12	14,08	1,80	100,00
5	83,73	14,51	1,75	100,00
6	83,09	15,31	1,59	100,00
7	82,47	15,81	1,72	100,00
8	82,69	15,61	1,70	100,00
9	82,39	15,77	1,84	100,00
10	82,81	15,23	1,96	100,00
11	82,80	15,22	1,98	100,00
12	82,25	15,48	2,28	100,00
13	82,64	15,66	1,71	100,00
14	82,69	15,46	1,85	100,00
15	82,90	15,25	1,85	100,00
16	82,56	15,12	2,31	100,00
17	81,31	15,73	2,96	100,00
18	81,20	15,56	3,24	100,00
19	79,91	14,92	5,18	100,00
20	79,28	15,32	5,41	100,00
21	79,76	14,65	5,59	100,00
22	79,91	14,26	5,83	100,00
23	80,15	14,35	5,50	100,00
24	79,20	14,26	6,54	100,00
25	78,92	14,46	6,63	100,00
26	78,56	14,39	7,05	100,00
27	77,99	14,67	7,34	100,00
28	78,18	14,50	7,32	100,00
29	77,16	15,13	7,72	100,00
30	76,93	15,33	7,74	100,00
31	76,28	15,71	8,01	100,00
32	76,05	15,87	8,08	100,00
33	75,11	16,44	8,44	100,00
34	74,81	16,69	8,49	100,00
35	73,25	17,84	8,92	100,00
36	71,57	18,90	9,52	100,00
37	71,30	18,99	9,71	100,00
38	71,39	19,03	9,59	100,00



Grafico 2.1

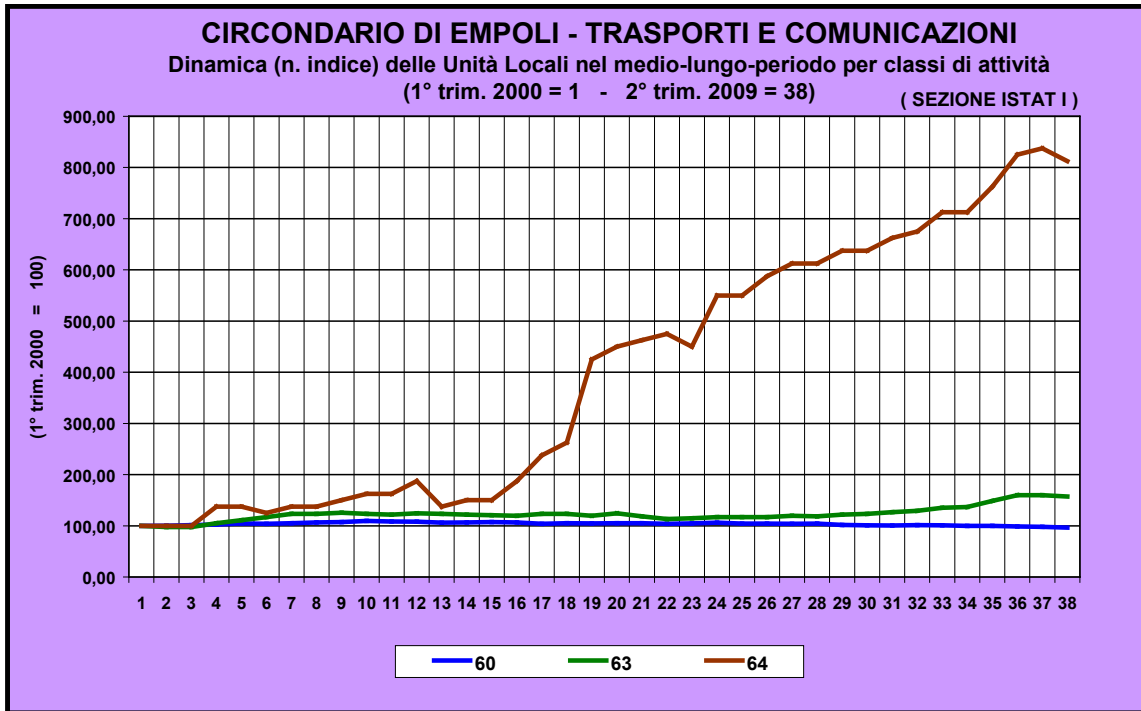


Grafico 2.2

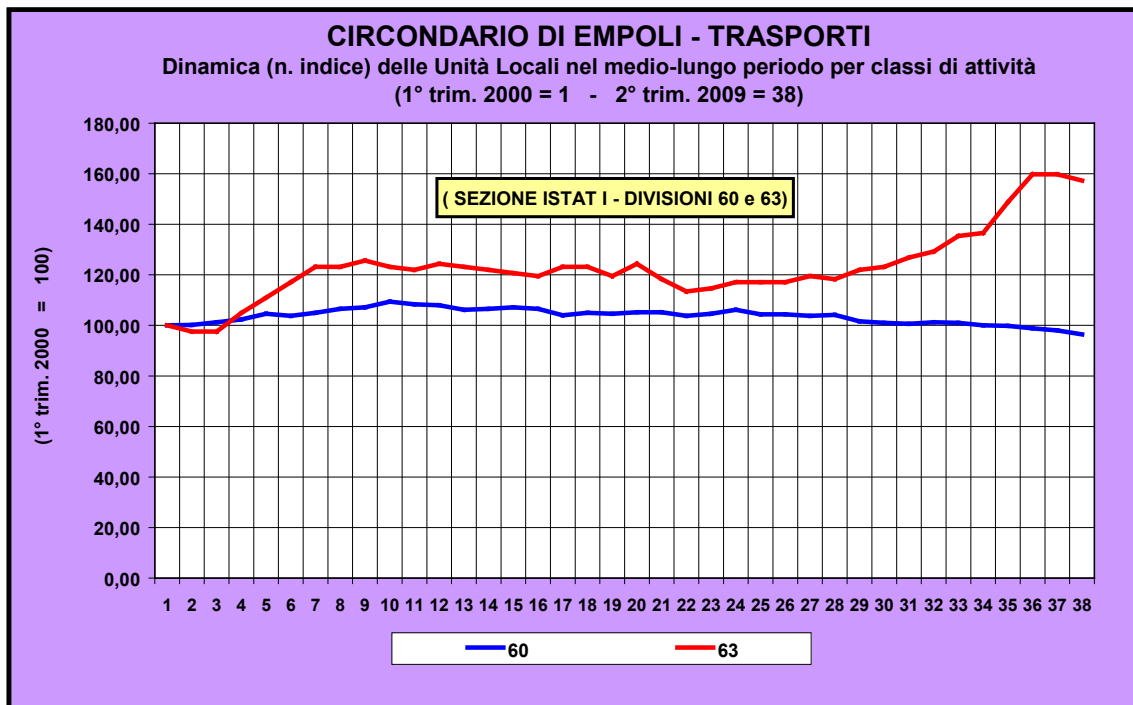
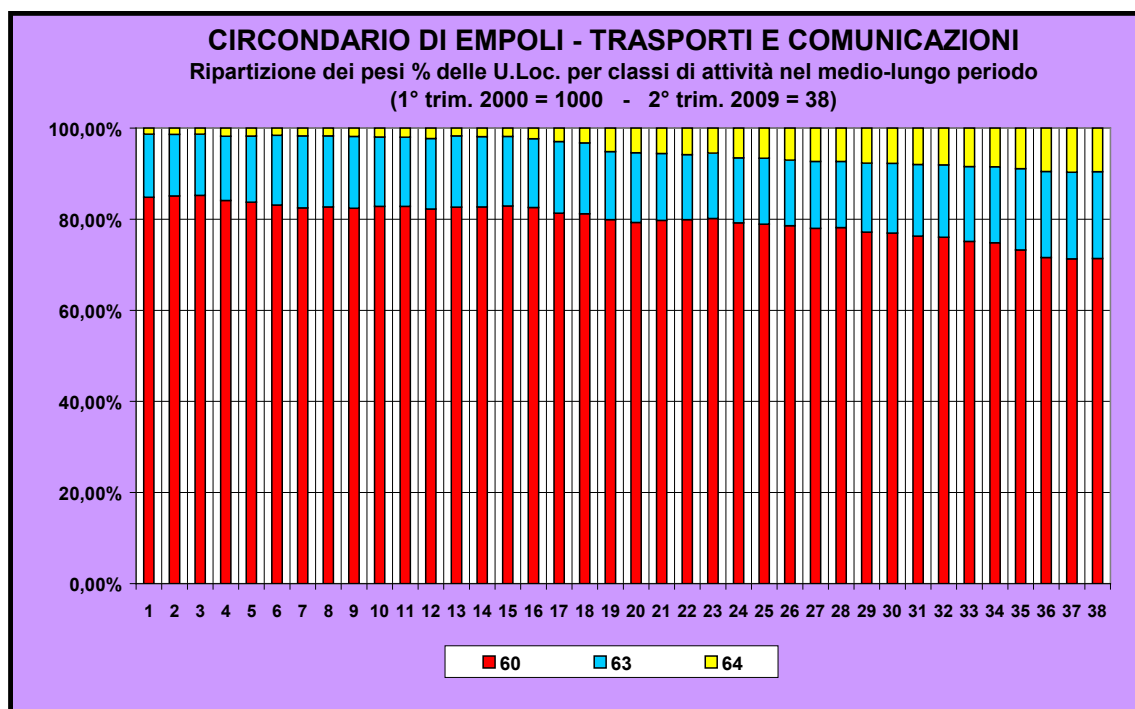


Grafico 2.3



## Commento

I due primi grafici riproducono (e non poteva esser diversamente) il quadro messo in evidenza dalla sezione dedicata alle imprese attive.

Le sole differenze apprezzabili riguardano l'ampliarsi della divaricazione fra il settore delle Comunicazioni (Divisione Istat 64) e gli altri settori (Divisioni Istat 60 e 63): il primo settore arriva ad un valore dell'indice al 2° trimestre 2009 ancor più alto di quello che accedeva per le imprese attive (812,50 contro 700,00); il fenomeno inverso ovvero un raccorciamento delle distanze avviene per il settore dei trasporti in senso proprio (157,32 contro 172,09).

L'ultimo grafico ricostruisce l'andamento dei pesi percentuali relativi alla composizione interna del macro-settore: si può cogliere anche con un semplice sguardo la progressiva crescita delle Comunicazioni (da 1,35% a 9,59%) e delle Attività Ausiliarie dei Trasporti (da 13,85% a 19,03%). Va da sé che la terza componente – quella maggioritaria dei trasporti in senso proprio – subisca una sensibile contrazione nel periodo considerato (da 84,80% a 71,39%).



# Le imprese artigiane

## PROSPETTO 3.a CIRCONDARIO DI EMPOLI

(1° trimestre 2000 – 2° trimestre 2009)

Dinamica delle imprese artigiane per Divisione (valori assoluti)

	60	63	64	TOTALE
1° 2000	404	6	2	412
2° 2000	407	6	2	415
3° 2000	408	6	1	415
4° 2000	408	6	1	415
1° 2001	418	5	2	425
2° 2001	415	5	2	422
3° 2001	427	7	2	436
4° 2001	429	8	2	439
1° 2002	428	8	2	438
2° 2002	437	8	2	447
3° 2002	436	6	2	444
4° 2002	426	6	2	434
1° 2003	422	7	2	431
2° 2003	425	6	2	433
3° 2003	422	6	2	430
4° 2003	422	6	2	430
1° 2004	412	6	2	420
2° 2004	412	6	2	420
3° 2004	409	6	2	417
4° 2004	414	6	2	422
1° 2005	407	6	2	415
2° 2005	403	4	2	409
3° 2005	405	4	2	411
4° 2005	408	4	2	414
1° 2006	402	3	2	407
2° 2006	403	3	2	408
3° 2006	403	4	2	409
4° 2006	403	4	2	409
1° 2007	389	4	2	395
2° 2007	385	4	2	391
3° 2007	386	5	2	393
4° 2007	382	5	2	389
1° 2008	376	5	3	384
2° 2008	372	6	3	381
3° 2008	366	7	3	376
4° 2008	364	7	3	374
1° 2009	356	7	3	366
2° 2009	357	7	3	367



## PROSPETTO 3.b

### CIRCONDARIO DI EMPOLI

(1° trimestre 2000 – 2° trimestre 2009)

Dinamica delle imprese artigiane per Divisione (numeri indice)

	60	63	64	TOTALE
1° 2000	100,00	100,00	100,00	100,00
2° 2000	100,74	100,00	100,00	100,73
3° 2000	100,99	100,00	50,00	100,73
4° 2000	100,99	100,00	50,00	100,73
1° 2001	103,47	83,33	100,00	103,16
2° 2001	102,72	83,33	100,00	102,43
3° 2001	105,69	116,67	100,00	105,83
4° 2001	106,19	133,33	100,00	106,55
1° 2002	105,94	133,33	100,00	106,31
2° 2002	108,17	133,33	100,00	108,50
3° 2002	107,92	100,00	100,00	107,77
4° 2002	105,45	100,00	100,00	105,34
1° 2003	104,46	116,67	100,00	104,61
2° 2003	105,20	100,00	100,00	105,10
3° 2003	104,46	100,00	100,00	104,37
4° 2003	104,46	100,00	100,00	104,37
1° 2004	101,98	100,00	100,00	101,94
2° 2004	101,98	100,00	100,00	101,94
3° 2004	101,24	100,00	100,00	101,21
4° 2004	102,48	100,00	100,00	102,43
1° 2005	100,74	100,00	100,00	100,73
2° 2005	99,75	66,67	100,00	99,27
3° 2005	100,25	66,67	100,00	99,76
4° 2005	100,99	66,67	100,00	100,49
1° 2006	99,50	50,00	100,00	98,79
2° 2006	99,75	50,00	100,00	99,03
3° 2006	99,75	66,67	100,00	99,27
4° 2006	99,75	66,67	100,00	99,27
1° 2007	96,29	66,67	100,00	95,87
2° 2007	95,30	66,67	100,00	94,90
3° 2007	95,54	83,33	100,00	95,39
4° 2007	94,55	83,33	100,00	94,42
1° 2008	93,07	83,33	150,00	93,20
2° 2008	92,08	100,00	150,00	92,48
3° 2008	90,59	116,67	150,00	91,26
4° 2008	90,10	116,67	150,00	90,78
1° 2009	88,12	116,67	150,00	88,83
2° 2009	88,37	116,67	150,00	89,08



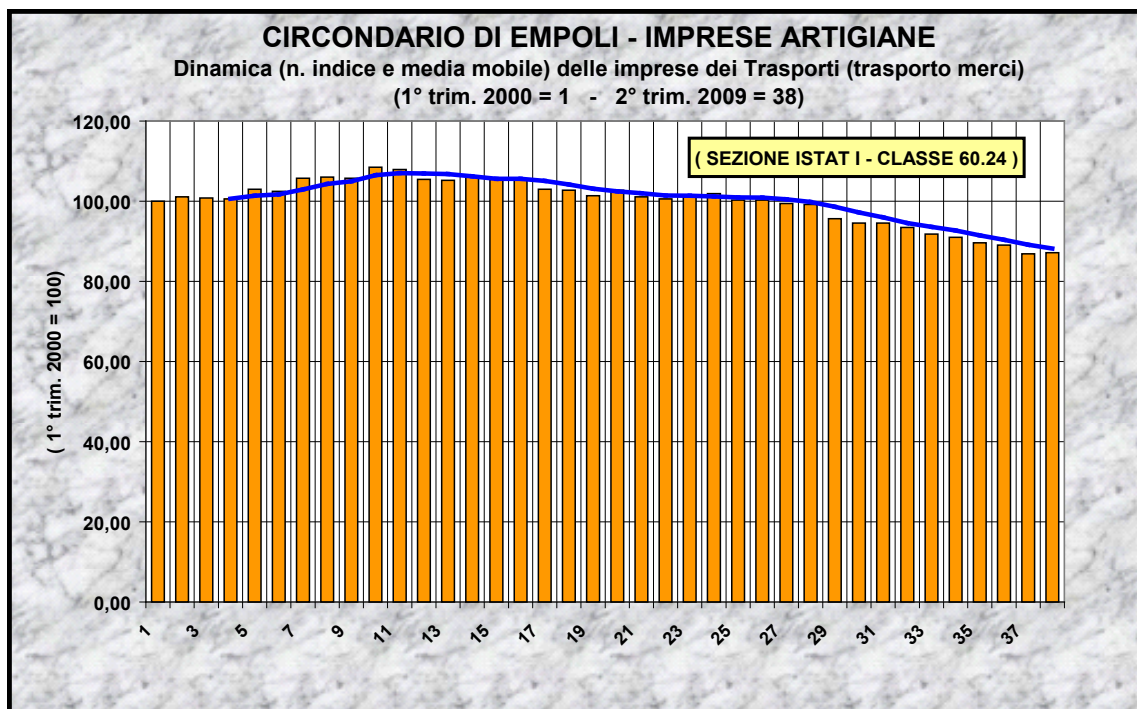
**PROSPETTO 3.c**  
**CIRCONDARIO DI EMPOLI**  
(1° trimestre 2000 – 2° trimestre 2009)  
**Imprese artigiane**

Ripartizione dei pesi % per Divisione (tipologia di attività)

	60	63	64	TOTALE
1	98,06	1,46	0,49	100,00
2	98,07	1,45	0,48	100,00
3	98,31	1,45	0,24	100,00
4	98,31	1,45	0,24	100,00
5	98,35	1,18	0,47	100,00
6	98,34	1,18	0,47	100,00
7	97,94	1,61	0,46	100,00
8	97,72	1,82	0,46	100,00
9	97,72	1,83	0,46	100,00
10	97,76	1,79	0,45	100,00
11	98,20	1,35	0,45	100,00
12	98,16	1,38	0,46	100,00
13	97,91	1,62	0,46	100,00
14	98,15	1,39	0,46	100,00
15	98,14	1,40	0,47	100,00
16	98,14	1,40	0,47	100,00
17	98,10	1,43	0,48	100,00
18	98,10	1,43	0,48	100,00
19	98,08	1,44	0,48	100,00
20	98,10	1,42	0,47	100,00
21	98,07	1,45	0,48	100,00
22	98,53	0,98	0,49	100,00
23	98,54	0,97	0,49	100,00
24	98,55	0,97	0,48	100,00
25	98,77	0,74	0,49	100,00
26	98,77	0,74	0,49	100,00
27	98,53	0,98	0,49	100,00
28	98,53	0,98	0,49	100,00
29	98,48	1,01	0,51	100,00
30	98,47	1,02	0,51	100,00
31	98,22	1,27	0,51	100,00
32	98,20	1,29	0,51	100,00
33	97,92	1,30	0,78	100,00
34	97,64	1,57	0,79	100,00
35	97,34	1,86	0,80	100,00
36	97,33	1,87	0,80	100,00
37	97,27	1,91	0,82	100,00
38	97,28	1,91	0,82	100,00



Grafico 3.1



## Commento

Venendo alla componente delle imprese artigiane, abbiamo ritenuto opportuno riportare un solo grafico, quello relativo alle imprese attive che operano nel campo del trasporto merci, essendo i settori 63 e 64 poco rappresentati nell'Albo delle Ditte Artigiane della Camera di Commercio.

Il grafico 3.1 riproduce nella forma e nelle cadenze temporali (ed anche in questo caso non poteva essere diversamente) la forma del grafico 1.4. Quello che muta - e la cosa ha una sua rilevanza interpretativa - sono gli ordini di grandezza: nei 38 trimestri considerati l'indice cala di -7,11% per le imprese totali e di -12,84% per quelle specificamente artigiane. Sembrerebbe, dunque, che il peso maggiore di questa tendenza alla contrazione sia ricaduto sulle spalle delle piccole imprese.





## **CONSIDERAZIONI FINALI**

L'analisi demografica svolta nelle pagine precedenti e dedicata al macro-settore dei Trasporti (o nella dizione Istat Sezione I: Trasporti, Magazzinaggio e Comunicazioni) ha messo in evidenza tendenze e processi di particolare significato.

In primo luogo, appare opportuno riprendere ed enfatizzare il maggior dinamismo – nel medio lungo periodo 2000-2009 - del Circondario di Empoli rispetto alla circoscrizione provinciale, considerata come un tutto.

All'interno di questa dinamica, si possono leggere con molta chiarezza traiettorie evolutive assai diverse: cresce il numero delle imprese attive nelle Comunicazioni e nelle Attività Ausiliarie dei Trasporti, mentre un andamento di segno opposto è da registrare nel campo dei Trasporti in senso proprio. Si tratta di tendenze generali, che potremmo ritrovare in tutte o quasi tutte le circoscrizioni territoriali della provincia di Firenze o della Toscana. Quello che conta in casi del genere sono le differenze negli ordini di grandezza. Quelli del Circondario di Empoli appaiono abbastanza sostenuti, ma sarebbe necessaria un'analisi approfondita per provincia o per SEL. Ricordiamo che nella definizione di Comunicazioni si ritrovano imprese ed unità locali che operano nel campo delle "attività delle postali" così come nella gestione di reti di telefonia mobile e fissa, di trasmissione di programma radio-televisivi, di trasmissione dati, e nella fornitura di accesso ad Internet, mentre nel campo delle "attività ausiliarie dei trasporti" si possono ritrovare le operazioni di magazzinaggio e movimentazione delle merci da un lato, e i servi forniti dalle agenzie di viaggio, dai tour operators, dagli intermediari dei trasporti.

Infine, per quel che riguarda le imprese artigiane, è del tutto evidente che, avendo una sovra-rappresentatività nel campo dei trasporti in senso proprio, abbiano conosciuto un andamento significativamente negativo per quel che riguarda la dinamica delle imprese attive.

\*\*\*\*\*

Il Focus Group, svoltosi nel mese di dicembre, ha reso possibili approfondimenti di particolare rilievo interpretativo.

E' stata nostra cura mettere insieme realtà molto diverse (sia per dimensione aziendale che per specializzazione) per poter confrontare andamenti di mercato e reazioni aziendali di fronte ai fenomeni emersi.

Ad es., vi sono aziende di medie dimensioni, aventi raggi d'azione molto ampi (sovra-regionali ed anche di scala europea), che hanno avvertito gli effetti della crisi in tempi assai stretti e con una significativa durezza rispetto al suo esplodere (autunno del 2008). Le perdite di fatturato sono state assai consistenti.

Sull'altro versante, aziende piccole o piccolissime, di raggio geografico limitato, organizzate in forme consortili, hanno potuto affrontare meglio la fase più acuta della crisi. Per queste aziende, l'aspetto più sfavorevole registrato nel 2009 è l'incremento dei "ritorni a vuoto".

Nel 2009 si sono accentuate e generalizzate le difficoltà di riscossione, spesso creando serie difficoltà nella liquidità aziendale. Non sono mancati casi di perdite occupazionali, talvolta anche sensibili.

Sempre nel 2009, uno degli effetti di maggior impatto negativo è stato quello di un vero e proprio "blocco degli investimenti".

Dal Focus Group è scaturita una marcata e generale sensibilità per le tematiche infrastrutturali. La collocazione geografica delle aziende ha fatto sì che si esprimesse una chiara "partigianeria" per la S.G.C. Firenze-Pisa-Livorno, che nonostante i suoi molti difetti ha rappresentato un "saldo di qualità" nel fare dell'asse Montelupo Fiorentino-Empoli-San Miniato un importante snodo nel sistema regionale del trasporto su strada. Ed uno spirito partigiano è emerso anche nella valorizzazione dello scalo aeroportuale pisano.

Un posto importante nella discussione è stato occupato dal problema della sosta, dei parcheggi



a disposizione dei vettori dell'auto-trasporto, problema che limita non poco le possibilità di sviluppo del settore nel quadro regionale.

Sensibilità importante, ma più limitata, risulta essere quella riguardante il tema dell'aggregazione delle aziende e dell'emergere di nuove figure professionali. E', comunque, da registrare l'insistenza di uno dei partecipanti al Focus Group sull'importanza dell'aggregazione delle medie e medio-piccole imprese, ma non secondo il classico percorso del Consorzio, ma imperniando queste auspiccate esperienze su nuovi servizi e su nuove professionalità. Come risulta dal resoconto del Focus Group, non serve per realizzare questo disegno la vecchia figura del ragioniere che opera le registrazioni contabili e redige il bilancio; serve chi sa fare consulenza aziendale e sa fare analisi costi-benefici, chi è esperto di marketing, chi sa gestire programmi informatici sofisticati.

Entro una cornice congiunturale che ha colpito tutti o quasi tutti i soggetti, il quadro d'insieme è, dunque, molto variegato e variegati sono i modelli di comportamento e di risposta alle difficoltà dei mercati: da quella tradizionale, che consiste nell'attendere il ripristino delle condizioni "normali", cui si era abituati prima della crisi globale, a quella – maggiormente presente nelle imprese di medie dimensioni - che spinge verso forme d'innovazione nel convincimento che solo così si potrà avere qualche possibilità di fronteggiare un'accresciuta concorrenza interna ed internazionale.



